

# Warum Radfahrer für jede Metropole ein Segen sind

## Stadtverkehr

16:29

Das Fahrrad ist in Kopenhagen so beliebt wie in keiner anderen Stadt. Die Verwaltung hat das Auto sukzessive aus der City verbannt. Diese Idee soll nun auch in deutschen Metropolen Einzug halten.

Das sind die fahrradfreundlichsten Städte der Welt



Foto: Copenhagenize Design Company

PLATZ 20: MONTREAL lag 2011 und 2013 noch auf Platz acht und 14. In diesem Jahr hat die KANADISCHE Stadt es gerade so auf den letzten Platz der Top 20 des "Copenhagenize Index" geschafft, des Rankings der fahrradfreundlichsten Städte der Welt. Die Jury konstatiert eine fahrradfreundliche Infrastruktur – und stadtentwicklerische Stagnation. Im internationalen Wettbewerb könne Montreal so nicht bestehen.

Bildergalerie teilen

[Twittern](#)

Kommentare

[39](#)

Artikel teilen

[Share on Twitter](#)

[Share on Facebook](#)

[E-Mail](#)

Es ist dieses besondere Gemeinschaftsgefühl, das ich noch in keiner anderen Stadt gespürt habe", sagt Abigail Pynchon. Die 21-jährige Studentin aus Boston hat gerade ihr Auslandsjahr in Kopenhagen beendet und wäre am liebsten geblieben. "Die Menschen begegnen sich

überall in der Stadt auf Augenhöhe", sagt sie, "weil alle entweder zu Fuß oder auf dem Rad unterwegs sind." Ganz anders als in ihrer Heimat, den USA. Dort haben Autos Vorfahrt. Nicht so in Dänemark.

Tatsächlich ist das Fahrrad in Kopenhagen so beliebt wie in keiner anderen Stadt der Welt. 55 Prozent der 600.000 Einwohner radeln täglich auf den extrabreiten, insgesamt 1000 Kilometer langen Fahrradstraßen. Mit dem Auto fährt mittlerweile nur noch eine Minderheit. Neu gebaute Fahrradautobahnen und ausreichend Platz für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln machen es möglich.



Straßenverkehr

[Nie mehr rote Ampeln für Radfahrer?](#)

Die Verkehrsplanung orientiere sich an den Menschen, sagt der Däne Jan Gehl. Er ist ein bekannter Stadtplaner, der auch Bücher schreibt. Schon in den 1960er-Jahren, also rund 20 Jahre früher als in anderen europäischen Großstädten, rückten in der dänischen Hauptstadt die Bedürfnisse der Fußgänger und Radfahrer wieder in den Vordergrund. Das ist das Prinzip Kopenhagen. Es ist ein Leitbild, auf das sehr viele Städte aufmerksam schauen.

## Ideal der "autogerechten Stadt"



Foto: picture alliance / Bildagentur-o Blaue Wege für Radfahrer

Das Unheil der Fehlplanung nahm für Jan Gehl Anfang des 20. Jahrhunderts seinen Lauf. Mit dem Einzug der Moderne in die Architektur seien die Bedürfnisse der Stadtbewohner von vermeintlich fortschrittlichen Stadtplanern konsequent negiert worden, glaubt Gehl. Der größte Fehler sei die Trennung von Arbeits-, Wohn- und Erholungsquartieren gewesen und der Neubau von seelenlosen Hochhausblocks, wie sie der Schweizer Architekt Le Corbusier 1933 in seiner Charta von Athen propagiert habe.

Nach dem Krieg habe dann das Ideal der "autogerechten Stadt" mit seinen Autoschneisen weiter dazu beigetragen, dass die in Jahrhunderten gewachsenen europäischen Städte für ihre Bewohner immer unwirtlicher wurden. "Um das Leben in einer Stadt zu ersticken, gibt es keine effizienteres Mittel als Autos und Wolkenkratzer", sagt Gehl.

In seinem soeben erschienenen Buch "Städte für Menschen" schildert er, wie es der Stadtverwaltung von Kopenhagen gelang, ihre neue Verkehrspolitik durchzusetzen. Trotz massiven Protests der Geschäftsleute wurde die Strøget, die Haupteinkaufsstraße der Stadt, von einer viel befahrenen Autostraße in eine Fußgängerzone umgewandelt. "Wir sind doch keine Italiener, wir möchten nicht zu Fuß gehen!", beschwerten sich die Kopenhagener damals.

## **Autos werden aus der Innenstadt verbannt**

Doch die Sorgen der Bewohner stellten sich schnell als unbegründet heraus. Der Besucher, der heute durch die Strøget und andere Innenstadtstraßen bummelt, fühlt sich tatsächlich wie in einer italienischen Stadt, und die Händler haben von der längeren Verweildauer vor ihren Geschäften nur profitiert. Ermutigt durch ihren Erfolg, setzte die Stadtverwaltung in den kommenden Jahrzehnten ihren eingeschlagenen Weg fort und verbannte sukzessive immer mehr Autos aus der City.

”

Versuchen Sie mal, mit dem Rad von Mitte nach Schöneberg oder nach Marzahn zu fahren – das ist der Horror

“

Vanessa Miriam Carlow  
Professorin für Stadtplanung an der TU Braunschweig

Parkhäuser wurden geschlossen, das Parken an Straßenrändern verboten, und Parkplätze in Grünflächen und Plätze konvertiert. Das Fahrradnetz wurde gleichzeitig kontinuierlich ausgebaut. "Stadtplaner müssen sich darüber klar sein, dass jede Straße, die neu für Autos gebaut wird, nicht der Verkehrsentlastung dient, sondern nur noch mehr Autos in die Stadt bringt", sagt Gehl, der auch Städte wie New York, Melbourne und Shanghai berät.

Auch Julian Petrin glaubt, dass ein Baustopp für neue Straßen ein probates Mittel für eine Eindämmung des innerstädtischen Autoverkehrs ist. Der Hamburger Urbanist ist zuversichtlich, dass es Kopenhagener Verhältnisse in absehbarer Zeit in deutschen Metropolen geben wird. "Seit ungefähr zehn Jahren hat in vielen deutschen Großstädten ein Umdenken zugunsten von Fußgängern und Radfahrern stattgefunden."

## **Von lieb gewonnenen Gewohnheiten verabschieden**

Bedauerlicherweise fehle es den Politikern jedoch oft noch an Mut, innovative Ideen durchzusetzen. "Ich höre oft: Die Innenstadt-Maut ist das sicherste Mittel, eine Wahl zu verlieren", sagt Petrin. Er empfiehlt daher reversible Lösungen wie zum Beispiel eine einjährige Testphase für besagte Maut. Petrin ist sich sicher, dass auf diese Weise auch deutsche [Einzelhändler](#) und Geschäftsleute ihre anfängliche Skepsis überwinden.



Foto: LOOK/Getty Images Altstadt-Atmosphäre, am liebsten überall. Das will Kopenhagen – und keine Hochhausblocks

Versuche dieser Art unterstützt Vanessa Miriam Carlow, Professorin für Stadtplanung an der TU Braunschweig. Sie begrüßt Ansätze für fahrradgerechten Verkehr in einzelnen Stadtteilen, zum Beispiel in Berlin. Aber das reiche nicht. "Versuchen Sie mal, mit dem Rad von Mitte nach Schöneberg oder nach Marzahn zu fahren – das ist der Horror."

Würden die Prinzipien der Fahrradfreundlichkeit, die bereits für die neuen Stadtteile gelten, auf die Gesamtstadt übertragen, wäre das sicherlich für einige Bürger schmerzhaft, weil sie sich von lieb gewonnenen Gewohnheiten verabschieden müssten, wie dem eigenen Auto vor der Tür oder von Tempo 50 in der Innenstadt. Daher könnte man, um die Bewohner nicht zu überfordern, probeweise das neue Verkehrskonzept auf einer großen Straße für ein paar Wochen ausprobieren und dann prüfen, wie sich die Umstellung auf die Wohnqualität, den Umsatz der Geschäfte und das allgemeine Wohlbefinden ausgewirkt habe.

## Deutsche Regulierungswut als Bremse

Dass die Umsetzung dieser verkehrspolitischen Ziele in Deutschland langsamer als in Dänemark vonstatten geht, liegt an der deutschen Regulierungswut, sagt Konrad Rothfuchs. Der Hamburger Verkehrsplaner glaubt, dass das Stadtgebiet von den Experten hauptsächlich als technischer Raum wahrgenommen wird, den es zu regulieren gelte. Dabei käme die gestalterische Ästhetik oft zu kurz. Rothfuchs, der das Verkehrskonzept für die Olympischen Spiele 2024 in Hamburg plant, betont, dass es ihm nicht um die Verteufelung des Autos geht, sondern um die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.



Foto: picture alliance / Hans Ringhofs Mehr als 350 Kilometer Radwege durchziehen die Stadt

Doch nicht allein die Fahrradfreundlichkeit einer Stadt sei entscheidend für ihre Lebensqualität, glaubt Wolfgang Sonne. Der Professor für Architekturtheorie an der TU Darmstadt findet, dass in den Städten vor allem viel mehr Nutzungsgemischte dichte Quartiere entstehen müssen, in denen man wohnen, arbeiten, einkaufen, sich bilden und erholen kann.

Zudem kommt ihm der ästhetische Aspekt zu kurz. "Jedes einzelne Haus in diesen Quartieren müsste mit dem Anspruch gebaut sein, zu seinem Nachbarn zu passen und mit einer schönen Fassade den öffentlichen Raum zu bereichern." Sonne findet, die Forderungen des Dänen Jan Gehl gehen nicht weit genug. "Nicht nur die Menschen, auch die Häuser machen die Stadt aus."

## 19-Punkte-Liste für mehr Attraktivität

Der Architekt Christoph Ingenhoven hat eine 19-Punkte-Liste aufgestellt, die deutsche Städte so attraktiv wie Kopenhagen machen soll. Neben dem Primat von Fußgängern, Radfahrern und öffentlichen Verkehrsmitteln vor dem des Autoverkehrs, wünscht er sich unter anderem ein Auto-Abstellverbot im öffentlichen Straßenraum wie in Tokio, eine Aufhebung des Ladenschlussgesetzes, massive Investitionen in die Qualität des öffentlichen Raums, in öffentliche Gebäude und Grünanlagen, ein radikales Programm zur Nachverdichtung durch Aufstockung von Häusern, um mehr Wohnraum zu schaffen, ein Verbot großflächiger Werbung und ein Gebot, die Städte bis 2025 CO<sub>2</sub>-neutral zu machen, wie es Kopenhagens Stadtverwaltung plant.



Unfall-Statistik

[Warum es für Radfahrer immer sicherer wird](#)

Anders als Gehl hält Ingenhoven jedoch nichts von der Hochhauskritik. "Berlin hat eine mittlere Dichte von 3800 Einwohnern pro Quadratmeter, Kopenhagen 7000, Barcelona 16.000, Manhattan 28.000, Hongkong in Teilen bis zu 130.000. In Europa kann man gut auf Hochhäuser verzichten, aber die wachsenden Megacities der Welt können ohne sie doch überhaupt nicht funktionieren. Der Bau hoher und höchster Häuser ermöglicht erst die Dichte, die wir zum Überleben brauchen und ist eine Schlüsseltechnologie des 21. Jahrhunderts."

Abigail Pynchon hat genau diese Hochhäuser wie in ihrer Heimatstadt Boston nicht vermisst. "Ein Grund, warum die Leute in Kopenhagen sogar in den kalten Wintern so gern auf der Straße flanieren, ist das Gefühl, nicht von riesigen Gebäuden dominiert zu werden, sondern in Häuser zu blicken, die nicht höher als fünf Stockwerke hoch sind und mit ihren einladenden Geschäften und Restaurants im Erdgeschoss zum Verweilen einladen."

© WeltN24 GmbH 2015. Alle Rechte vorbehalten

Leserkommentare 39 Kommentare